

Am 13. Februar stürzte der Leichtmatrose J., ein netter Junge von achtzehn Jahren, von der Oberbramraa ab. Er fiel ungefähr vierzig Meter, schlug auf ein stählernes Treppengeländer, das sich im Halbkreis durchbog, und war in einer Stunde tot. Schädel, Arme und Beine waren gebrochen. Das geschah in der Äquatorgegend.

Am 13. März stürzte mein Freund H., ein Leichtmatrose, vom Fockstag ab. Er fiel gegen einen eisernen Poller, brach sich den Unterkiefer mitten durch und außerdem den rechten Arm. Der Kapitän und ich arbeiteten bei Kerzenlicht drei Stunden lang an ihm herum. Wir banden die Zähne über der Bruchstelle mit Draht zusammen. Wir nähten die Haut an Hals und Kinn mit gewöhnlichen Nähnadeln; wir hatten nichts anderes. Der Kiefer war ausgerenkt. Als wir ihn mit der Kraft von zwei Männern wieder einzurenken versuchten, rief der Junge: „Fester! Fester!“ Er wußte, daß er alles aushalten mußte, um nicht entstellt zu werden. Der Armbruch heilte gut. Der Kieferbruch muß in Deutschland operiert werden. Das war bei Kap Horn.

Am 13. April glitt der Matrose K. von den geölten Drähten am Besanmast ab. Er stürzte 25 Meter tief und fiel auf ein paar aufgespannte Taue. Die Elastizität der Taue rettete sein Leben. Er kam davon mit ein paar verzerrten Sehnen am Arm. Nach dem Unfall war er immer sehr still und ernst.

Alle diese Unfälle ereigneten sich bei ruhigem Wetter und stiller See. Wir hatten auch einen Scharlachkranken, der uns viel Sorge machte, wegen der Ansteckungsgefahr, und weil wir keinen Arzt an Bord hatten. Wir schrieben die Symptome auf und baten durch drahtlose Telegraphie an alle um ärztlichen Rat. Eine Stunde später hatten wir vom Schiffsarzt des Dampfers „Minna Horn“ die Diagnose und die anzuwendenden Maßnahmen.

*

Ich war auf die Pamir gegangen, um einen Ort zu finden, der garantiert war gegen Telefon, gegen Zeitungen und gegen Zahlungsbefehle. Hundertundelf Tage lang hat die Pamir diesen herrlichen Zustand mir erhalten; so lange dauerte die Überfahrt. In dieser Zeit habe ich einen Film gemacht: den Film der letzten Segelschiffe. Wie wunderbar dieses Leben war unter den weißen Türmen der riesengroßen Segel, das will ich nicht versuchen zu beschreiben: es ist ein Geheimnis, ein Geheimnis, das nur ganz wenige Menschen wert sind zu erfahren.

Seeleute, die auf den großen Segelschiffen groß geworden sind, können auf Dampfern nicht mehr fahren. Ein Dampfer wirkt tierisch, plump, ohne Organe für den Wind, das Wetter, das Meer. Dampfer sind wie seelenlos. Segelschiff-Menschen, die auf sieben- und achtmonatigen Reisen vielleicht acht Tage in der Heimat sind, müssen sonderbare, weltfremde und für bürgerliche Begriffe wunderliche Menschen werden. Die Beobachtung von Wind und Meer, von der ihr Leben abhängt, macht ihnen feine Nerven. Die große Einsamkeit der See, die Abwesenheit der Frauen macht die Männer untereinander zartfühlender, schafft einen Austausch von Gedanken und Empfindungen, der sonst den Frauen zugute kommt. Eine Fremdheit, für die es keine Brücke gibt, steht zwischen Mann und Frau auch bei denen, die verheiratet sind. Am ersten eines Monats sagte einmal ein Verheirateter zu mir: „Heute denken Sie zu Hause an uns.“ — „Warum?“ —